# PRZEGLĄD SPORTOWY.

## Po wystawie samochowej w Agrikoli.

Corso kwiatowe zakończyło dwutygodniową wystawę samochodową w Agrikoli. Starania Komitetu organizacyjnego, prowadzone niezwykle energicznie, zwalczyły częściowo trudności, jakie nastręczał zwłaszcza bardzo krótki termin przygotowawczy. Wystawa została otwarta w zapowiedzianym czasie, zgromadziła sporo materyału wystawowego i dała podobno wcale niezły finansowy rezultat. Czy jednak spełniła swe zadanie, czy przyniosła równie korzystny wynik moralny?

Aby odpowiedzieć na te pytania, zwróciliśmy się do bawiącego przejazdem w Warszawie wytrawnego znawcy stosunków automobilowych, p. Dutkiewicza z Paryża, który z całą gotowością udzielił nam szeregu informacyi i uwag bardzo interesujących.

— Wystawa w Agrikoli — oświadcza p. Dutkiewicz — nie miała tego powodzenia, na które zasługiwały dobre chęci i gorliwa praca komitetu organizacyjnego. Przyczyny szukać należy w tem, że urządzono ją w nieodpowiedniej porze roku, na nieodpowiednim terenie i przy niesprzyjających warunkach. Rozpatrzmy szczegółowo te przyczyny. Pora była nieodpowiednia, bo ta publiczność miejska, którą najbardziej obchodzi dział samochodowy, już dawno opuściła Warszawę, obywatelstwo ziemskie z powodu pilnych robót rolnych wsi opuszczać nie mogło, a szerokie koła mieszkańców niewiele wiedziały o istnieniu wystawy. Stąd słaba frekwencya.

Nieodpowiednie też było miejsce, bo wystawa tego rodzaju winna być łatwo dostępna, w śródmieściu, winna, dzięki tanim opłatom za wejście, skupiać jaknajszerszą publiczność. Nie jest bowiem wystawa jedynie składem towaru, ale przedewszystkiem być musi środkiem kształcącym poglądowo. Liczyć tylko na przybycie znawcy i klienta jest błędem, trzeba ściągnąć jaknajszersze tłumy. Niewątpliwie może być Agrikola miejscem miłego wypoczynku w zacisze letniego wieczoru, to jednak nie wystarcza. Istnieją zaś w Warszawie gmachy, które, aczkolwiek nie budowane na pomieszczenie wystaw, mogłyby doskonale służyć do tego celu. Są pałace, mniej lub więcej lodowe, są panoramy, które mogłyby być widownią nietylko zapasów atletycznych ale i zapasów przemysłowych. Tymczasem urządzono wystawę daleko od śródmieścia, na uboczu, w miejscu pozbawionem dogodnych środków komunikacyi.

Mylne jest mniemanie, że ten, kto chce kupić samochód, znajdzie i Agrikolę. Znajdzie on równie łatwo i Pola Elizejskie, ulicę pod Lipami, lub Ringi wiedeńskie. Więc przedewszystkiem było celem wystawy zaznajomić z przemysłem samochodowym tych, którzy nie bywają za granicą, a którzy jednak interesują się już automobilizmem nawet bez chęci czy możności kupowania, chodziło o rozbudzenie zajęcia nawet u tych, którzy wcale jeszcze tej dziedziny nie znają. Trzeba było także liczyć się z warunkami atmosferycznemi; deszcz tamował dostęp do placu wystawowego, ale trudniej jeszcze było zatamować dopływ wody pod same koła wystawionych samochodów. Cóż pomoże piękny ogród, muzyka i restauracya, jeżeli zimny deszcz przemienia teren wystawowy w jedno morze błota.

Nieodpowiednie były i inne warunki. Wysokie ceny za standy (droższe, niż w Grand-Palais) nie pozwoliły szerszemu kołu konstruktorów wziąć udziału w tym pokazie przemysłowym. To też tylko pewna liczba silniejszych, a raczej odważniejszych firm uczestniczyła w wystawie. Jeżeli, mimo wszystko, gmachy wystawy były zapełnione, to raczej dlatego, że są zbyt szczupłe na wystawę międzynarodową, niż dlatego, że okazów było zbyt dużo. Przyczyniło się może i to również, że okazy były bardzo „wystawowe“ i że kilkadziesiąt bardzo do siebie podobnych samochodów zajęło miejsce, które by wystarczyło na większą ilość mniej inkrustowanych karet. Skoro już o tem mowa, wspomnieć też trzeba, że wystawa nie pokazała nic nowego, nic szczególniej odpowiedniego dla naszych dróg i warunków. Raczej samochody „na pokaz“ niż „na użytek“. I gdyby chociaż było je komu pokazywać! Zagraniczni konstruktorzy, z którymi miałem sposobność rozmawiać, dosyć smutnie byli usposobieni przebiegiem wystawy. Dopiero corso kwiatowe, niezupełnie zresztą szczęśliwe, rozpogodziło nieco ich oblicza, pozwoliło im zapomnieć na chwilę o kiepskich transakcyach.

— Zatem chwila bieżąca — przerwałem memu informatorowi i surowemu krytykowi — przedstawia się niekorzystnie. A przyszłość, czy horoskopy jej nie brzmią pomyślniej?

— Owszem, istnieją wszelkie dane, by samochód rozpowszechnił się w naszym kraju. Aby jednak przyspieszyć tę chwilę, trzeba zacząć akcyę od samych początków, trzeba kształcić odpowiednio szersze koła. Tymczasem dziś pojęcie o automobilizmie bywa zupełnie mylne; z wyjątkiem kilku jednostek, wykształconych za granicą, nikt nie wie, czego można żądać od samochodu, co trzeba mu dać wzamian, nikt nie wczuwa się w mechanizm, by z martwej maszyny przemienić go w jakby drgający życiem i posłuszny każdemu życzeniu organizm.

Kwestya ceny? Zapewne, samochód jest kosztowny i kosztowny będzie zawsze. Wprawdzie gdyby zapotrzebowanie było silniejsze, udałoby się może wprowadzić na targ maszyny nieco tańsze, ale tę taniość trzebaby wyciągnąć nietyle z jakości mechanizmu, ile raczej z siły samochodu. Rozpowszechnione mniemanie, że tylko silne maszyny mogą przejść wszędzie, nie wydaje mi się słuszne, bo sam doświadczyłem niejednokrotnie, że nawet słabsza maszyna, ale równocześnie lżejsza, oddaje doskonałe usługi. A przytem jeszcze jedno: Brak wykształconych należycie szoferów jest niemałą przeszkodą w rozwoju automobilizmu u nas. Zaradzić by można na to, obchodząc się zupełnie bez szofera. A w tym wypadku znów również zaleca się maszyna mniejsza, lecz sprawna, dobrej konstrukcyi, z renomowanych fabryk.

Samochody, budowane specyalnie na złe drogi, mojem zdaniem, faktycznie nie istnieją wcale. Jedynie niektóre fabryki zagraniczne wyrabiają typ kolonialny o zaletach odpowiednich i dla nas. Oczywiście, miejscowe siły handlowe mogłyby nakłonić fabryki do konstruowania specyalnych typów, dostosowanych do naszych warunków, ale to musiałoby znowu spowodować podwyższenie ceny, więc rezultat byłby problematyczny. Rozwiązaniem kwestyi mogłaby być poniekąd fabrykacya miejscowa. Niestety, z innych punktów widzenia sprawa nie przedstawia się tak łatwo. Trudno znaleźć na miejscu dobry materyał, a jeszcze trudniej wykwalifikowane siły robocze, zwłaszcza robotników wykończających. Gdyby jednak przystąpić do dzieła z dużym kapitałem, gdyby sprowadzić na początek majstrów z za granicy, a przedewszystkiem nie myśleć o konkurencyi z zagranicą co do *ilości* typów, lecz starać się jedynie o najodpowiedniejszy *dla nas* typ — to, jak sądzę, fabrykacya krajowa mogłaby stanowczo liczyć na znaczne powodzenie. Należyta orga-

nizacya handlowo-finansowa, obznajmioną z miejscowemi stosunkami i mogąca udzielać kredytu, przyczyniłaby się także niemało do poparcia krajowej produkcyi i rozpowszechnienia samochodu. Nie zapominajmy, że wiele fabryk zagranicznych rozwinęło się właśnie dzięki takiemu finansowaniu przez banki, które gotówką wypłacają fabryce należność, a potem same ściągają pieniądze od klienta. Więc, jak powtarzam, krajowy przemysł automobilowy mógłby przy sprzyjających okolicznościach mieć u nas widoki pomyślnego rozwoju.

*W. R.*

## Nowe rekordy powietrzne.





Gustaw Basser. Werner Landmann.

Dwaj lotnicy niemieccy stworzyli w ostatnim czasie nowe rekordy czasowe lotu bez przerwy. Gustaw Basser przebył w powietrzu 18 godzin 12 min. W parę dni później rekord ten został pobity nowym rekordem lotnika Wernera Landmanna, który leciał bez przerwy 21 godzin 49 min. Lotnik zabrał w drogę 600 litrów benzyny i zapas żywności na 24 godziny.

# Kronika sportowa.

*Match piłki nożnej* został rozegrany w Warszawskiej Agricoli między słynną drużyną czeskiego klubu „Sparta" a drużyną Warsz. Koła Sportowego. Czesi okazali się świetnie wytrenowanymi szermierzami. Wynik matchu 11:1.

*Wyścigi.* Podczas wiosennego sezonu wyścigów konnych w Warszawie rozegrano 45 gonitw dżentelmeńskich i 104 żokejskich na ogólną sumę 139.000 rb. Najwięcej wygrali E. i M. Łazarewowie, bo 35.019 rb.; powyżej 10 tysięcy dorównała im tylko stajnia L. Mantaszewa z sumą 15.213

Wyścigi w Łodzi zakończyły się w ubiegłym tygodniu. Ogółem było 5 dni wyścigów.

W Petersburgu nowy sezon wyścigowy rozpoczął się dn. 28 z. m.

*Na dorocznej licytacyi w Napagedl* zakupiono 35 roczniaków. Z przychówku po „Sac à papier" Władysława ks. Lubomirskiego nabyło 6 roczniaków za ogólną sumę 158.000 koron.

*Lotnik francuski, Poirée,* produkujący się „martwemi węzłami" na wzór Pegouda, nie mogąc doczekać się wzlotów w Warszawie, udał się aeroplanem do Łodzi, aby urządzić wzloty na torze wyścigowym tamtejszym.

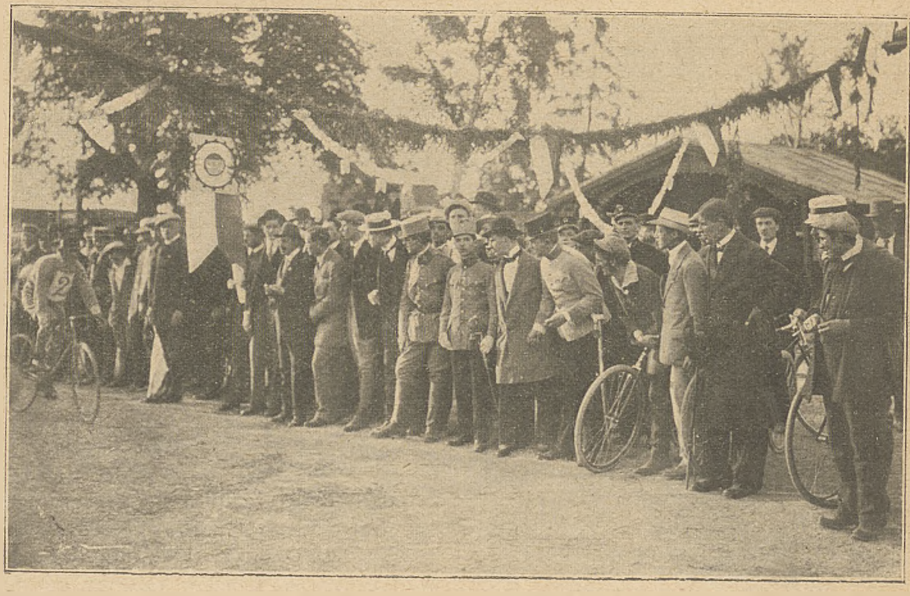
*Rowerem z Warszawy do Paryża.* Kilku członków W. T. C. wyrusza pod kierunkiem kap. Zdzisława Budziszewskiego na rowerach z Warszawy do Paryża wedle marszruty, opracowanej przez redaktora „Lotnika i Automobilisty", p. Z. Deklera. Droga wiedzie przez Kutno, Poznań, Szwerin, Berlin, Lipsk, Naumburg, Eisenach, Frankfurt, Moguncyę, Homburg, Metz i t. d.

*Trójbój pływacki* odbędzie się z inicyatywy Koła Sportowego w Warszawie dnia 15 b. m. dla członków Koła oraz uczestników gier ruchowych.

*W 2-dniowych regatach na Wiśle,* pod Warszawą brali udział wioślarze warszawscy, kaliscy, łomżyńscy, płoccy, pułtuscy, włocławscy, krakowscy, poznańscy, kijowscy i grodzieńscy.

*Raid samochodowy krakowski* odbył się w dn. 27 28 i 29 czerwca. Terenem były najpiękniejsze okolice kraju, Tatry i Pieniny. Do startu w Krakowie stanęło 21 samochodów. Droga wiodła przez Zakopane, gdzie odbyło się wspólne śniadanie i kolacya po powrocie z Morskiego Oka, dalej przez Czerwony Klasztor, Szczawnicę, Nowy Sącz i Mszanę Dolną z powrotem do Krakowa.

## Wyścig cyklistów na przestrzeni Kraków—Lwów (325 klm.)



Lwowianin p. Oleksy przybywa do mety pierwszy po 18 godz. 48 min. biegu.

## Z wystawy koni w Kaliszu.



„Rubin" 3-letni ogier jasno-kaszt. *(wnuk „Quo Vadis")*, p. Sergjusza Rybnikowa z Sarat (p. kolskiego), nagrodzony na wystawie 100 rb. premium i kupiony za 1730 rb. przez p. Stan. Wotowskiego dla stada rząd. w Janowie.

## Z literatury łowieckiej.

ST. ZABOROWSKI. *„Jak trubadur".*

Dla intelektualisty miejskiego „żyłka myśliwska" jest czającym się jeszcze na dnie duszy instynktem barbarzyńskim, szczątkowym. Człowiek rozmiłowany w polowaniu wydaje mu się istotą okrutną i krwiożerczą; zapewne, lepiej, że morduje zwierzęta, niż ludzi. W rzeczywistości zaś w każdym szczerym, prawdziwie „zapalonym" myśliwym tkwi poeta. Zazwyczaj nieuświadomiony, nie umiejący sformułować tego kompleksu uczuć, które namiętność łowiecką wywołują. Lecz jeśli weźmie pióro do ręki, wnet płyną gorące słowa, sławiące piękno przyrody. Bo myśliwstwo zbliża człowieka do natury, zwiększa w nim zdolność odczuwania czaru i uroku, jakim tchnie odwieczny las, tajemniczy i majestatyczny, szeroka równina, lekko szumiąca łanami złocistych zbóż, szmaragdowe łąki, poprzerzynane lśniącemi wstęgami rzek, — seledynowe świty i gasnące rumieńce zórz wieczornych...

Jednym z tych myśliwych-poetów, umiejącym trafnie i malowniczo przelać na papier swoje wzruszenia, jest p. Stanisław Zaborowski. Jego opowiadanie „Mój pierwszy jeleń" należy już do klasycznych utworów naszej ubogiej literatury łowieckiej. Teraz skreślił i wydał w ozdobnej broszurce wrażenia z polowań na głuszce. „Jak trubadur!" nosi tytuł to wydawnictwo. Trubadurem starych borów poleskich zowie świetny myśliwy króla ptaków naszych; w jędrnej, pięknej polszczyźnie snuje szereg przedziwnych obrazów, kiedy z puszczy poleskiej ustępuje zima, kiedy czuć już ciepłe, miękkie, pierwsze tchnienie wiosny. Wówczas to, przed wschodem słońca, w gęstwinę czarnych świerków wydzwania swą głuchą pieśń miłosną wspaniały, królewski ptak. Ile trudów, podstępów, i wrażeń, zanim cenny wachlarz z ciemnoszafirowych piór stanie się łupem szczęśliwego myśliwego! Te jedyne w swoim rodzaju przeżycia rysują się w opowieści p. St. Zaborowskiego tak plastycznie, że czytelnik przeżywa nieomal jego łowieckie niepokoje, obawy, radości i zawody.

*S. K.*